

CAMBIOS DE LA MACROLOGÍSTICA AEROPORTUARIA Y SU INCIDENCIA EN LA SOSTENIBILIDAD, CASO TRASLADO AEROPUERTO RAFAEL NÚÑEZ A BAYUNCA MUNICIPIO DEL DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR - COLOMBIA

Juliana Arrieta Robledo, Silvana Montenegro y Cindy Perez¹

Uno de los grandes retos de la ciudad de Cartagena de Indias es ser más sostenible en materia de movilidad, su Aeropuerto Rafael Núñez está ubicado en Zona Residencial del barrio Crespo en la ciudad de Cartagena-Colombia; y aunque en otros países como Estados Unidos varios de sus Aeropuertos están dentro del perímetro urbano, sus vías son bien diseñadas y permiten la movilidad, mientras que en el caso de Cartagena, sólo la Calle 70 del Barrio Crespo ha sido un problema grande en materia de movilidad, a pesar de la construcción del Deprimido llamado Túnel de Crespo que comunica el Anillo Vial o vía de acceso a la ciudad con la Avenida Santander. La construcción de un nuevo Aeropuerto ubicado en el Municipio de Bayunca sería un proceso disruptivo que generaría sinergias interesantes para muchos miembros de la Comunidad.

El artículo se hizo para revisar la conveniencia del traslado o nueva apuesta de un aero-

puerto más acorde con el volumen de pasajeros y vuelos que tiene las ciudades que están creciendo gracias a sus zonas de influencias y/o metropolitanas.

Se describirá la zona en donde se piensa colocar, al tiempo que algunas externalidades positivas o mejoras desde lo económico y social que generará el nuevo aeropuerto, al tiempo que servirá para aprender sobre macrologística y aspectos claves que debe tenerse en cuenta al momento de crear un aeropuerto.

Este proyecto de igual manera servirá para fortalecer el semillero de Logística y gestión de las organizaciones, al grupo Ciencia Libre y a la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Libre, al hacer presencia en su entorno.

¹ Estudiantes del Programa Administración de Empresas de la Universidad Libre, Sede Cartagena - Colombia. Integrantes del semillero SILOGI adscritos al grupo de investigación CIENCIA LIBRE. Correo de contacto: juliana-arrieta@unilibre.edu.co

En cuanto al traslado del Aeropuerto ha habido varios intentos, uno de ellos fue la construcción de un Mega aeropuerto entre Cartagena y Barranquilla que no se pudo concretar, en la actualidad se le han diseñado nuevas pistas y ampliado la existente, el Aeropuerto de Cartagena fue cedido en Concesión a Sacsá o Sociedad Aeroportuaria de la Costa. SA, hasta el año 2019 se le ha dado un vuelco internacional, mueve en promedio 4.74 millones de pasajeros con 52.828 operaciones aéreas (Caracol Cartagena- 10/01/2020).

Mientras que está en temporada alta la ciudad en materia turística los problemas de movilidad crecen y la Calle70 de Crespo donde está ubicado el Aeropuerto Rafael Núñez, no permite la movilidad y afluencia de pasajeros de manera óptima, ya que por la calle pasan no sólo los pasajeros hacia el Aeropuerto, si no buses que van por la vía del Anillo Vial que es donde inicia la vía que conecta con las ciudades de Barranquilla y otras ciudades intermedias, llamada también la Vía al Mar; también pasan moto taxis aunque ya muy controladas, taxis colectivos, taxis piratas, bici taxis, carros particulares, camiones de carga que abastecen los Supermercado de Megatiendas y Surtimax y Tienda Ara, al igual que Frigoríficos y Charcuterías que están en su perímetro.

Aunque se ha descongestionado el barrio de Crespo, en donde se encuentra el actual ae-

ropuerto, en parte con la vía que se hizo por el Parque Lineal de Crespo que presenta el llamado Túnel de Crespo que conecta directamente con el Anillo Vial y disminuyendo el flujo vehicular hacia la Calle 70.

Por lo que trasladarlo o al menos crear uno nuevo en el Municipio de Bayunca lo convertiría en un Centro Logístico Aeroportuario en donde con doble calzada, mejor ubicación con el Área Metropolitana de la ciudad de Cartagena de Indias y evitando la zona urbana contribuirá a la movilidad, frenará el flujo vehicular por el Barrio y un nuevo polo de desarrollo para el Barrio Crespo de Cartagena.

La ubicación del Aeropuerto estaría a menos de 40 minutos del Centro Histórico de Cartagena, se considera que es un Proyecto totalmente innovador, generador de empleo preferiblemente y prioritariamente con moradores de Bayunca, con más de 654 Hectáreas para su construcción y se ubica aledaño a la Carretera la Cordialidad y conectado con la Vía al Mar.

Su pista sería más grande que la actual que tiene el Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena con 3.224 metros y con una estimación de 11 millones de pasajeros movilizado en su fase inicial para llegar a más de 17 millones, para el año de 2026 arrancarían sus operaciones, y si es aceptada su construcción iniciaría formalmente en el 2022.

La idea es construir un nuevo aeropuerto sin dejar que funciones el Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena, ya que sigue siendo

excelente y a la fecha recibiendo adecuadamente a sus usuarios.



Figura 1. Maqueta del Aeropuerto de Bayunca
Foto de ANI. Agencia Nacional de Infraestructura.

REFERENTES QUE APOYAN A LA PROPUESTA DE INVESTIGACIÓN

En cuanto al concepto de Macrologística hay varias definiciones, una aplicada a la Logística Internacional que la define en su libro Silvera, E. R. E. (2018) como un análisis desde el contexto internacional para distribuir adecuadamente las mercancías, con varios actores sociales que contribuyen a la gestión, entre los que se encuentran: agente de carga, ase-

guradoras, exportador, importador; operador logístico, transportador.

Para que el traslado del Aeropuerto tenga éxito debe ser llevado a cabo por un Holding Empresarial, el cual se refiere según Mejía, S. E., & Ballesteros, P. P. (2010) como un grupo de empresas que se asocian para controlar un mercado, para tener o hacer propuestas de negocios a precios competitivos, a su vez vistos como una colaboración compartida, al

unirse minimizan riesgos y pueden maximizar utilidades.

Todo cambio de aeropuerto trae su efecto como lo señala Andrade Baldeón, L. R. (2019) respecto al traslado del aeropuerto de Quito en Ecuador y Jaramillo Guarín, M. L., & Jiménez Ramírez, S. (2020) quien revisa el impacto sobre una vereda en Rionegro con la construcción del Aeropuerto José María Córdova; mientras que y en contraste, Ramírez Díaz, E. J., Martínez Muñoz, L. T., & Ospina Meneses, K. J. (2020) invitan a ser incluyentes y participar a la comunidad en el proyecto de ampliación del aeropuerto.

Toda gran obra tiene un impacto sobre sus comunidades, en el caso de los puertos, Fram, T. O. B. (2019) señala que la construcción del Puerto de Santos y su infraestructura facilita el transporte multimodal y permite la movilidad de carga y pasajeros, facilita la afluencia por parte de su tren que llega al puerto. Luna-Nemecio, J. (2019) revisa las mega obras y su impacto en la comunidad.

En cuanto a la licencia ambiental, Chams, J. S., & Muñoz, C. J. V. (2016) resalta la importancia de tenerla ante la construcción de grandes obras.

CONCLUSIONES

El traslado traerá fuente de ingreso a los moradores de Bayunca, el mismo diseño mejorará sus vías de acceso, aunque se tendrá que sensibilizar a los moradores sobre el buen uso de las vías, especialmente los peatones. El contexto urbanístico será tan grande que el holding empresarial podrá apalancar su construcción.

Se debe revisar las licencias ambientales para su construcción y que sea acorde con el entorno paisajístico.

Para hacer un diagnóstico más exacto se necesita un equipo interdisciplinario para conceptualizar con precisión sobre el tema, aunque como estudiantes ha sido un reto revisar los conceptos y la realidad.

BIBLIOGRAFÍA

- Andrade Baldeón, L. R. (2019). *Cambios sociales y espaciales en Tababela como consecuencia de la construcción del nuevo aeropuerto internacional de Quito (NAIQ)* (Master's thesis, PUCE-Quito).
- Chams, J. S., & Muñoz, C. J. V. (2016). La licencia ambiental: ¿instrumento de comando y control por excepción?. *Vniversitas*, 65(132), 483-514.

- Fram, T. O. B. (2019). Análisis comparativo en la logística y la sostenibilidad de los Puertos de Santos y Cartagena de Indias. *Ad-Gnosis*, 8(8).
- Jaramillo Guarín, M. L., & Jiménez Ramírez, S. (2020). Aproximaciones a la construcción de identidad territorial en la vereda Abreito, Rionegro, afectada por la ampliación del aeropuerto José María Córdova.
- Luna-Nemecio, J. (2019). Megaproyectos, acumulación del capital y la sostenibilidad: reconfiguración capitalista del territorio y devastación ambiental. *Revista de Geografía Espacios*, 1(9).
- Mejía, S. E., & Ballesteros, P. P. (2010). Planeación estratégica logística para un holding empresarial. *Scientia et technica*, 16(44), 90-95.
- Ramírez Díaz, E. J., Martínez Muñoz, L. T., & Ospina Meneses, K. J. (2020). *Estrategias de participación comunitaria implementadas en la región del Oriente Antioqueño frente a la construcción de la segunda pista del aeropuerto José María Córdova* (Doctoral dissertation, Corporación Universitaria Minuto de Dios).
- Silvera, E. R. E. (2018) *Macrologística Internacional*. Ecoe Ediciones. Colombia recuperado de <https://www.ecoediciones.com/libros/libros-de-logistica/libros-de-logistica-macrologistica-internacional/>